

YÜKSEK HIZLI TREN FACİASI

Hızı Değil Tahrip Gücü Yüksek

13 Aralık 2018 tarihinde Ankara-Konya seferini yapmakta olan yüksek hızlı tren, 6.30'da Ankara garından ayrıldıktan kısa bir süre sonra aynı hatta bulunan kılavuz vagonuyla çarpıştı. Çarpışma sonucunda 9 kişi öldü, 86 kişi de yaralandı. Bu facianın sinyalizasyon eksikliği yüzünden yaşandığı açık görünüyordu. Ancak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile TCDD yöneticileri bu gerçeği kabullenmeye yanaşmadılar ve faciayı olağanlaştırmaya çalıştılar. Olayın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan şu açıklamayı yaptı:

"Sinyalizasyon yoktu kaza oldu değerlendirilmeleri yanlış. Sinyalizasyon olmazsa olmaz bir sistem değil".

Öncelikle belirtmek zorundayız ki, trenler ister yüksek hızlı olsun isterse düşük hızlı, sinyalizasyon zorunludur ve demiryolu taşımacılığının olmazsa olmaz şartıdır. Burada sözkonusu olan yüksek hızlı tren olduğuna göre sinyalizasyondan kastedilen de elektrikli/elektronik sinyalizasyon ve otomatik kontrol sistemidir. Ve bu sistem özellikle yüksek hızlı tren işletmeciliğinin olmazsa olmaz şartıdır.

Ayrıca sinyalizasyonsuz tren taşımacılığı, tarihte hiçbir zaman olmadı. Sinyalizasyon sistemlerinin de tarihi bir geçmişi ve gelişimi vardır. Demiryolu taşımacılığı elbette elektrifikasyon sistemlerinin gelişmesinden önce başladığı için, sinyalizasyon da başlangıçta elektrikseldir. Başlangıçta çeşitli işaret sistemleri kullanıldı. Bayrak sistemi her zaman geçerlidir. Günümüzde bile kullanılmaktadır. İşaret fişekleri de öyle. 19. yüzyılın ikinci yarısında telgraf ve telefon icat edildikten sonra, bu aygıtlar demiryolu taşımacılığında sinyal verme amacıyla yoğun bir şekilde kullanılmaya başlandı. Ancak o dönemlerde tren hızları düşüktü ve otomatik kontrol sistemleri de henüz gelişmemişti. Günümüzde çok yüksek hızlarla giden trenlerde otomatik sinyalizasyon sistemleri zorunludur, "olmazsa olmaz"dır. Aksi bir tutum ve durum intihar ile eş anlamlıdır. Çünkü yüksek hızlı tren sisteminde her şey birkaç saniye içinde olup bitmektedir. Ülkemizdeki "yüksek" hızlı tren saatte 255 km. hız yapabildiğine göre trenin bir saniyede katettiği mesafe yaklaşık 72 metredir. Bu hızla giderken otomatik kontrol sistemleri olmadığı takdirde hangi manevrayla kazayı önleyebileceksiniz? Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, saatteki hızı 30 km. olan geçen yüzyılın trenlerinden bahsediyor gibidir. Övünmeye gelince trenlerin yüksek hızları ön planda ama "kaza" olunca herhangi bir sorumluluk kabul edilmemekte.

Devlet yetkililerinin kazanın sorumluluğundan kaçma tutumlarına, Elektrik Mühendisleri Odası

(EMO) ve işçi temsilcileri tepki gösterdiler. EMO, kazayla ilgili olarak şu açıklamayı yaptı:

ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI BASIN AÇIKLAMASI

13 Aralık 2018 tarihinde saat 06.36'da Ankara-Konya seferini yapan Yüksek Hızlı Tren'in (YHT) Ankara'da Marşandiz'de karşı yönden gelen kılavuz trenle çarpışması sonrasında 9 yurttaşımız hayatını kaybetmiş, 86 yurttaşımız da yaralanmıştır. Hayatını kaybeden yurttaşlarımızın ailelerine başsağlığı, kazada yaralananlara acil şifalar dileriz.

Kazanın yaşandığı ilk andan itibaren üst birliğimiz TMMOB ve Odamızın da içinde bulunduğu heyetler tarafından gelişmeler an be an takip edilmiş ve kazanın nedenleri incelenmeye çalışılmıştır. Kazaya yol açan ihmallere dair Odamızın hazırlamaya başladığı teknik rapor kapsamında ilk bulgularımızın kamuoyunu doğru bilgilendirmek düşüncesiyle açıklanması elzem hale gelmiştir.

Kazanın gerçekleştiği gün yaralıların kurtarılması ve hemen ardından başlayan savcılık soruşturması nedeniyle kaza mahalline heyetlerimiz sokulmasa da ilerleyen saatlerde kazaya yol açan ihmaller dizisi daha da belirgin hale gelmeye başlamıştır.

13 Aralık günü saat 06.30'da Ankara Garı'ndan Konya'ya hareket eden YHT seferi, Marşandiz mevkiinde gece boyunca sabaha kadar tren hatlarını kontrol eden kılavuz trenle kafa kafaya çarpışmıştır. Her iki trenin de hareket halinde olması yaşanan faciadaki kayıpların boyutunu artırmıştır.

Odamızın yaptığı incelemeler ve medyaya yansıyan kaza görüntülerinde YHT seferini yapan trenin daha önceden makas değiştirip diğer hatta geçmesi gerekirken yanlış hatta seyir halinde olduğu, kılavuz trenin görevini tamamlayıp depoya giderken karşılaştıkları ve böylece her iki trenin çarpıştığı açıkça görülmektedir. Bu faciaya yol açan en önemli neden söz konusu hattaki sinyalizasyon eksikliğidir. Heyetimizin ilk incelemelerine göre kazanın yaşandığı yerin modern raylı ulaşım sistemlerinin en temel bileşeni olan sinyalizasyon sisteminin tamamlanmadan ulaşımına açılması bu faciaya davetiye çıkarmıştır. Makinistlerin ve kontrolle görevli personelin haberleşmelerinin telsiz/telefonla yapılması, raylı ulaşımın insan hatasına açık alanlar yaratmıştır.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın verilerine göre Türkiye'deki 12 bin 534 kilometrelik hattın sadece 5 bin 534 kilometresi sinyalizasyonludur. Geri kalan bölümdeki trafik, merkezden telsiz/telefonla

idare edilmektedir. Demiryollarında güvenli ulaşımın sağlanabilmesi için sinyalizasyonun acilen tamamlanması gerekmektedir. Ayrıca kazanın yaşandığı hatta enkaz kaldırma çalışmalarının tamamlanmasının ardından tren seferleri yeniden başlatılmıştır. Sinyalizasyon eksikliği giderilmeden hattın açılması nedeniyle tehlike devam etmektedir.

Sayıştay'ın Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 yılı denetleme raporu da demiryollarında yaşanan zafiyeti açıkça ortaya koymaktadır. Rapora göre Kars-Tiflis Demiryolu'nda maliyetin 2.8 katı fazla ödeme yapılmış, buna rağmen projede belirlenen imalatların önemli bir kısmı sözleşme bedeli doldurulduğu için tamamlanamamış, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon imalatları ise sözleşmeye dahil olmasına rağmen hiç yapılmamıştır. Tüm bu eksikliklere karşın Kars-Tiflis Demiryolu hattı ticarete açılmıştır.

16 Yıllık Ağır Bilanço: Seçim Şovlarına Malzeme Olan Altyapısı Eksik Projeler

TCDD Genel Müdürü'nün geçtiğimiz günlerde TBMM KİT Komisyonu'nda 8 Temmuz'da gerçekleşen ve 25 yurttaşımızın hayatını kaybetmesine neden olan Çorlu Tren Faciası üzerinden yaptığı açıklamaların gerçeğe bağdaşmadığı açıkça gözler önüne serilmiştir. Genel Müdür yaptığı açıklamalarda hızlı tren hatlarının tamamının 24 saat kamerayla izlendiğini ve güvenliğin en üst seviyede olduğunu ifade etmiştir. Sinyalizasyona dair bilgi vermeyen Genel Müdür altyapı ve bakım işlemlerine dair yapılan yatırımlardan bahsetmiştir. Oysa dünyadaki raylı ulaşım sistemleri dikkatli incelendiğinde en temel gereksinimin ve olmazsa olmazının sinyalizasyon sistemi olduğu görülmektedir.

AKP'nin 16 yıllık iktidarı boyunca özellikle de seçim dönemlerinde "büyük" projelerini apar topar işletmeye aldığı, bilimi ve tekniği göz ardı ettiği görülmektedir. Kamunun kaynaklarını sorumsuzca ve ederinin üstünde bedellerle ihale eden siyasal iktidar bilimi ve tekniği hiçe sayarak, seçim şovlarıyla süslediği projeleri işletmeye almış ve yurttaşlarımızın can ve mal güvenliğini tehlikeye atmıştır. Bu da yetmezmiş gibi yurttaşlarımızın gündelik yaşamlarını direkt ilgilendiren yatırımlarda kesintiye gitmiştir. Diyanet İşleri Başkanlığı'nın 2019 yılı bütçesi 7.7 milyar liradan 12.5 milyar liraya çıkarılarak, yatırımcı bakanlıkların bütçesini de 4'e katlamıştır. Bütçede Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın bütçesi yüzde 56, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın bütçesi ise yüzde 56.5 oranında azaltılmıştır.

AKP iktidarının sicili kabarıktır: Mühendislik hataları ile dolu, kentsel ulaşım ilkelerine aykırı olduğu defalarca bildirilmesine rağmen yerel seçimler önce-

si alelacele açılan teleferik ve YHT gibi riski yüksek, mühendislik ve bilimin gereklerinin yerine getirilmesi gereken projelerde, kamunun çıkarlarını değil, rant odaklarının karlarını ve seçimleri kazanmayı hedefleyen yaklaşımlar, yurttaşlarımızın hayatlarını kaybetmesine yol açmaktadır.

13 Aralık'ta yaşanan kazanın asıl sorumlusu olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı ve TCDD Genel Müdürü istifa etmeli, sinyalizasyon başta olmak üzere demiryolu seferlerinin güvenli bir şekilde yapılabilmesi için gereken altyapı eksiklikleri acilen tamamlanmalıdır.

ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI
46. DÖNEM YÖNETİM KURULU
18 Aralık 2018

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Hasan Bektaş ise şu açıklamayı yaptı:

"Bu zihniyet ile daha çok canlar yitirilecektir. 'Sinyalizasyon olmazsa olmaz değil' derken Sayın bakan kendileri için öyle olduğunu söylemek istemiş. Aslında onlar da çok iyi biliyor, yüksek hızlı tren hatlarında sinyalizasyon olması gerektiğini". Bektaş, TCDD bünyesinde sinyalizasyonsuz hatların da olduğunu, ancak bunların on yıllardır bu şekilde organize edildiğini ve trafiğin telefonla yapıldığını belirttikten sonra şunları ekliyor. "Ancak Yüksek hızlı trenler kesinlikle böyle değil. Aslında bunun böyle olduğunu, bu kurumları yönetenler de biliyor. Bu hat tamamlanmadan açılmak istendiğinde yönetici 'hayır' dese, büyük ihtimalle kendini kapının önünde bulacaktı. 12 Nisan'da Eryaman'da hat tamamlanmadan, sinyalizasyon sistemi bitirilmeden şaşaalı bir açılış yaptılar. Biz çalışanlar olarak katılmayı reddettik. Çünkü bu açılış kazaya davetiye çıkartmaktı. Bugüne kadar olmaması bir şans." (Cumhuriyet, 15 Aralık 2018, Olcay Büyüktaş Akça haberi).

Birleşik taşımacılık Çalışanları Sendikası Basın Yayın Sekreteri Ahmet Eroğlu ise şu açıklamayı yaptı:

"Ankara Gar'a yeni yapılan ve kısa adı ATG olan Ankara Tren Garı yapılmadan önce gar sahasında toplam 17 demiryolu hattı bulunuyordu. Bunu 13'e düşürdüler. Ayrıca yardımcı bir hat daha vardı. Bu hat da trenlerin manevrasına, yön değiştirmesine yardımcı olan 'Kuşak Hattı' idi. Bu hatlar sökülüp yerine alışveriş merkezi yapıldı. Gar sahası içindeki yolların sökülerek 13 hatta düşürülmesiyle demiryolu araçlarının, trenlerin yer ve yön değiştirmeleri, hareket kabiliyetleri çok ciddi şekilde kısıtlandı. Doğu istikametinde trenler manevra yaparken raydan ve makaslardan ters çıkma hadiseleri oldu. Böylelikle garın doğu yönündeki manevralar emir gereği iptal edildi. Giriş

ve çıkışlar aynı yöne yani batıya verilince trafik içinden çıkılmaz keşmekeşlik içine düşüp zafiyetli hale geldi. Böyle bir zafiyetlik içerisinde telsiz haberleşmesi ile iletişimde karışıklık meydana gelmesi kaçınılmaz. Çünkü 1 saat içerisinde 12'ye yakın trenin her birisi telsizle konuşunca burada sağlıklı iletişim olmayacağı kesin bir durum. Netice itibarıyla Kayaş Sincan hat kesiminde sinyalizasyon olmaması nedeniyle, Ankara gar sahasının daraltılması, yol değiştirme makaslarının hattın değişik kilometre yerlerinde ve çok sayıda olması ayrı bir karışıklığa sebebiyet vermektedir. Sürekli plan program değişiklikleri de ayrı bir karışıklık yaratmaktadır. Böylece kaza ve olaylara gebe bir süreç devam etmektedir." (Cumhuriyet, 17 Aralık 2018, Alican Uludağ haberi).

Kar yağışı nedeniyle aracını çalıştıramadığı için Ankara Tren Garı'na gidemeyen ve bu sayede ölümden kurtulan tren makinisti Ahmet Turan Demir ise savcılığa verdiği ifadeyle şunları söylüyordu:

"Kazanın sebebi bana göre yüksek hızlı trenin (YHT) ilk hareket noktasından hareket etmeden önce, Hat 1'den değil, Hat 2'den gönderilmesidir. Bu yanlış hattın gitme durumunun fark edilip engelleneceği herhangi bir otomasyon sisteminin Sincan çıkışına kadar olmamasından dolayıdır. Tren gardan hareket etmeden önce makasçı olarak görev yapan personele hareket memuru tarafından talimat verilir ve hareket edecek olan trenin gideceği istikamete göre uygun olan hatta alınması için makaslar ayarlanır. Ankara Gar'dan Hat 1 veya Hat 2, herhangi bir hatta giren tren, Esenkent durağına kadar sinyalizasyon sistemi olmadığı için girdiği hattın başka bir hatta geçiş yapamaz. Bahse konu kaza da, trenin

gitmesi gereken yol olan Hat 1'de değil, dönüş istikameti olan Hat 2'de olmasından dolayıdır. Makinist Esenkent durağına kadar sinyalizasyon sistemi olmadığı için aynı hattan gelen başka bir trenin olup olmadığını fark edemez. Fark etse dahi treni başka bir hatta alamaz. Yaşanan bu kazanın sebebi bana göre, YHT'nin ilk hareket noktasından hareket etmeden önce Hat 1'den değil, Hat 2'den gönderilmesidir ve bu yanlış hattın gitme durumunun fark edilip engellenmesini sağlayacak herhangi bir otomasyon sisteminin Sincan çıkışına kadar olmamasıdır".

YHT Gar Bölge Müdürlüğü Trafik ve İstasyon Yönetimi Servis Müdürü Ünal Sayiner de, savcılığa verdiği ifadeyle şunları söylemektedir:

Kazanın yaşandığı bölgede trenlerin trafiğinin merkezden idaresi (TMI) sistemi uygulanmaktadır. 6.30'da Konya'ya gidecek YHT'nin 11. Yoldan hareket ettirilerek yaklaşık 150 metre sonra Hat 4'den Hat 1'e geçirilmesi gerekmektedir. Bu geçişi sağlayan M 7 No.'lu makasın, tren teşkil görevlisinin kullandığı kilitli pano içerisindeki butonlar vasıtasıyla elektrik motorlarıyla Hat 1 yola geçişe uygun hale getirilmesi gerekirken, saat 6.50'de 13. yoldan Eskişehir'e gidecek YHT'yi temin edecek boş set Hat 2 yoldan 13. yola alındığından, makas tekrar eski konumuna Hat 2'den Hat 1'e yönlendirilecek şekilde düzenlenmemiştir. Düzenlenmediği halde tren teşkil görevlisinin, makasın yönünün Hat 1. yola olduğunu hareket memuruna söylediği telefon kayıtlarından duyulmaktadır. Bu bilgi üzerine hareket memuru, YHT'yi Hat 1. yola yönlendirildiğini zannederek sevk etmiştir." (Cumhuriyet, 8 Ocak 2019, Alican Uludağ haberi).





Kazada yaşamını yitiren Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi öğretim üyesi Prof. Dr. Berahitdin Albayrak için Ankara Üniversitesi'nde düzenlenen cenaze töreninde Rektör Erkan İbiş, meslektaşlarının ölümünden büyük bir acı duyduklarını belirttikten sonra; *"Hele dün yaşanan akıl almaz, inanılmaz, ihmal zincirlerinin art arda geliştiği kaza dediğimiz bir vahşet sonucunda hayatını kaybediyorsa o daha da acı veriyor."* dedi.

9 kişinin ölümüne ve 86 kişinin yaralanmasına yol açan YHT kazasıyla ilgili bilgiler çerçevesinde kazanın sinyalizasyon yokluğundan kaynaklanmış olduğu açıktır. Sinyalizasyonun elbette çeşitli türleri ve araçları vardır. Sinyalizasyon da tıpkı tren ulaşımındaki teknolojik gelişmeler gibi tarih boyunca önemli aşamalardan geçmiştir. Bu amaçla boru ve bayrak kullanımından telgraf ve telefon iletişimine kadar çeşitli araçlar ve metotlar kullanıldı. Ancak yüksek hızlı tren ulaşımı ve teknolojisi, elektronikte ve otomatik kontrol sistemlerindeki gelişmeler sonucunda ortaya çıkmıştır. Günümüzde Avrupa'nın bazı ülkelerinde yüksek hızlı trenler saatte 500 km'ye varan hızlara ulaşabilmektedir. Sinyalizasyon ve otomatik kontrol sistemleri olmadan bu yükseklikteki bir hızla ulaşım mümkün olabilir mi?

Öte yandan sinyalizasyon sadece ray üzerindeki engeller bakımından değil, rayın kendisindeki olası bozulmalar bakımından da çok önemlidir. Raydaki çok çeşitli nedenlerle ortaya çıkabilecek deformasyonlar, trenin raydan çıkmasına yol açabilir. Bu tip tehlikeleri önceden bildirmesi bakımından da sinyalizasyon yaşamsal bir öneme sahiptir.

Kazadan hemen önce Aralık ayının ilk günlerinde TBMM KİT Komisyonu'nda TCDD'nin bütçesi görüşülürken, TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın'ın verdiği bilgilere göre, 2018 yılı itibarıyla 11.527 km.'si konvansiyonel, 1213 km.'si YHT hattı olmak üzere, ülkemizde toplam 12.740 km.'ye ulaşan demiryolu hattı bulunmaktadır. Hatların 5467 km.'si elektrikli, 5746 km.'si sinyalli hale getirilmiştir. Bu bilgilerden anlaşıldığı gibi demiryollarımızın yaklaşık 7000 km.'lik bölümü (tüm demiryollarımızın %45'i) henüz sinyalizasyon sisteminden yoksundur.

Tren kazasıyla ilgili sorumluluk taşıyan üst yönetim kademesindeki yetkililerin derhal istifa etmeleri gerekirdi. İstifaları, yerlerine gelecekle ilgili sorumlu davranmalarında etkili olacaktır. İstifa etmemeleri, kendilerinden sonra aynı yetkilere sahip olanların da görevlerinin sorumluluğunu ve ciddiyetini kavramaktan yoksun olacakları anlamına gelecektir. Kazada yaşamlarını kaybedenler, bu ulusun değerli fertleriydi ve hepsi de görev sahiplerine güvendikleri ve çıktıkları yolculukta öleceklerini bilmedikleri için bu trene binmişlerdi.

Yurttaşlarının can güvenliğine aldırmayan topluluklar, hiçbir zaman ulus niteliğini kazanamazlar. ■